

La convention du travail maritime consolidée et sa mise en œuvre

28 mai 2013

L'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) et l'Association des amis de l'université mondiale de Malmö organisent un colloque intitulé « La convention du travail maritime et sa mise en œuvre », mardi 28 mai 2013, sur le site ENSM du Havre, 66 route du Cap à Sainte-Adresse.

Les enjeux de la Convention du travail maritime (MLC 2006)

Professeur Patrick CHAUMETTE
Centre de Droit Maritime et Océanique,
Université de Nantes

L'adoption de la Convention du Travail Maritime, (CMT, 2006), ou *Maritime Labour Convention* (MLC, 2006), à l'issue de la 94ème session (maritime) de la Conférence internationale du travail, à Genève, en février 2006, constitue certainement une étape importante dans la réflexion engagée par l'Organisation internationale du travail (OIT) sur son action dans le contexte de la mondialisation, par une approche sectorielle[1]. Il s'agit d'une convention unique consolidant les conventions maritimes de l'OIT antérieures, nombreuses, mais parfois peu ratifiées. Il s'agit aussi de se doter d'une procédure plus légère de modification de la Convention, inspirée de la procédure suivie au sein de l'OMI, notamment concernant la convention STCW. Il s'agit enfin de distinguer les Articles et les Règles obligatoires, ainsi qu'un code comprenant des Normes obligatoires, plus détaillées. Les principes directeurs sont facultatifs, mais explicatifs : les Etats peuvent prendre des mesures équivalentes, mais devront transmettre des justifications.

1) La MLC 2006 constitue un enjeu pour l'OIT à travers la consolidation et l'approche sectorielle.

Le travail des gens de mer a, depuis les débuts de l'OIT, fait l'objet d'une attention particulière, aboutissant à la constitution d'un corpus d'environ soixante-dix conventions et recommandations du travail maritime, dont les plus anciennes datent de 1920. Or, ces normes entendaient répondre à des besoins spécifiques, concernant un ou plusieurs aspects particuliers de la relation de travail maritime, et le constat a finalement été dressé que cette fragmentation, assortie d'un très faible taux de

[1] Maupain F., « New Foundation or New Façade ? The ILO and the 2008 Declaration on Social Justice for a Fair Globalization », *E.J.I.L.*, 2009, p. 823 et s.; du même auteur « Revitalisation Not Retreat : The Real Potential of the 1998 ILO Declaration for the Universal Protection of Worker's Rights », *E.J.I.L.*, 2005, p. 465 et s., article qui répond aux critiques exprimées par Philip Alston sur la Déclaration de l'OIT relative aux principes et aux droits fondamentaux au travail et sur l'Agenda du travail décent (cf Alston Ph., « Core Labour Standards' and the Transformation of the International Labour Rights Regime », *E.J.I.L.*, 2004, p. 457 et s.). Francis Maupain considère qu'il faut tenir compte, en 2004, de ce projet de convention maritime consolidée qualifié de « révolutionnaire » dans le secteur maritime.

ratifications des instruments conventionnels[2], nuisait considérablement à l'efficacité de l'action de l'OIT en ce secteur d'activité[3].

La MLC, 2006, va devenir, le 23 août 2013 date de son entrée en vigueur[4], le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime, avec les 3 conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) que sont la convention SOLAS sur la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention MARPOL sur la prévention de la pollution en mer, la Convention STCW, relative aux brevets maritimes et à la veille à la passerelle, révisée en 1995, puis à Manille en 2010[5]. L'OIT entend ainsi contribuer à cette réglementation internationale d'un secteur d'activité, baigné par les eaux troubles de la mondialisation[6], qui ne saurait aujourd'hui dépendre uniquement de normes élaborées au plan national ou régional. Il s'agit de procéder à la consolidation des normes antérieures au sein d'un instrument unique, doté d'un système de contrôle efficace, d'un mode de révision souple et bénéficiant d'un taux de ratification comparable aux instruments de l'OMI[7]. Conformément à son domaine de compétence, l'OIT a adopté une convention qui propose un socle de conditions décentes de vie et de travail à bord des navires entrant dans son champ d'application. La MLC, 2006 se veut ainsi être un complément, voire un correctif à une réglementation jusqu'alors dominée par des considérations techniques, qui plaçaient le navire au centre de l'attention. Mais simultanément, en s'inspirant des normes techniques de l'OMI et des mécanismes de contrôle développés pour en assurer l'effectivité, elle participe à introduire dans le champ du droit international du travail des procédures nouvelles, comme la certification, et une flexibilité qui soulèvent autant d'interrogations qu'elles ouvrent de perspectives nouvelles.

La nouvelle approche normative est-elle transposable à d'autres secteurs d'activités, concernant d'abord les transports aériens et terrestres, mais aussi d'autres approches sectorielles. Depuis 1998, l'OIT a adopté la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail, pouvant donner l'impression de se centre et de se limiter sur quelques points fondamentaux, la liberté d'association, la reconnaissance effective du droit de négociation collective, l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire, l'abolition effective du travail des enfants et de ses pires formes, l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession. Elle a aussi développé la notion de travail décent[8]. Le centenaire de l'OIT intervenant en 2019, la réflexion est en cours sur la production normative de l'Organisation et sa mise en œuvre.

2) La MLC est innovante, mais aussi limitée, dans son contenu laissant place à des amendements, mais surtout au dialogue social des partenaires sociaux,

---

2 BIT, Rapport I 1(A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Conférence internationale du travail, 94e session (maritime), 2006, Annexe B, p. 81 et s.

3 BIT, *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer*, Rapport soumis aux fins de discussion à la 29ème session de Commission paritaire maritime, 2001.

4 Celle-ci nécessitait la ratification préalable de 30 États membres représentant au total au moins 33% du tonnage mondial ; aujourd'hui, les 35 ratifications représentent près de 70 % de la flotte commerciale mondiale.

5 Charbonneau A., Proutière-Maulion Gw. et Chaumette P., « Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007 », in « *Scritti in onore di Francesco Berlingieri* », *Il Diritto Marittimo*, Genoa, n° sp., 2010, pp. 337-360.

6 BIT, Rapport I 1(A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Conférence internationale du travail, 94e session (maritime), Genève, 2006, p. 11. Le transport maritime y est désigné comme étant le « premier secteur économique réellement mondialisé ». Pour une approche pluridisciplinaire : Guillaume J. (dir.), *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, 2008.

7 Guillou-Marin M., « Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidée », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique,* Université de Nantes, 2003, t. XXI, pp. 225-249.

8 Charbonneau A., *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, coll. « Berthold Goldman », 2009.

La MLC, 2006, constitue une étape supplémentaire dans l'effort de cohésion engagé en 1976. Elle consolide l'essentiel des normes antérieures en un texte unique. L'article X donne la liste des 37 Conventions internationales du travail incluses et que l'entrée en vigueur de la MLC, 2006 aura pour effet de réviser. Ces normes ont ainsi fait l'objet d'une réécriture visant à en actualiser le contenu, à supprimer les éventuelles contradictions et à les articuler en quatre titres couvrant : les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer (titre 1), les conditions d'emploi (titre 2), le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table (titre 3), la protection de la santé, soins médicaux, bien être et protection en matière de sécurité sociale (titre 4). Il faut souligner quelques lacunes, concernant par exemple la protection sociale des gens de mer et, plus particulièrement, le risque vieillesse. Si l'on excepte ce qui concerne la santé à bord et les accidents du travail et maladies professionnelles, la protection sociale n'est abordée que de manière fébrile, à travers un mécanisme incitatif[9]. Cela résulte de l'absence de consensus entre les membres de l'OIT sur ce point[10].

La convention met les textes maritimes au niveau général d'une approche de santé et de sécurité au travail, à travers la démarche générale de prévention. L'approche technique de l'OMI quant à la sécurité de la navigation semblait de pas laisse une grande place à l'Organisation Internationale du Travail. Elle rejoint la Convention 102 de 1952 de l'OIT en matière les normes minimales de sécurité sociale (entrée en vigueur en 1955). Il s'agit à la fois d'une avancée et de l'illustration d'un grand retard due à la mondialisation et à la mobilité. La convention n° 165 de l'OIT sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée) de 1987 n'a reçu que 3 ratifications.

Elle comporte en outre de réelles innovations. Il faudrait, en premier lieu, remarquer l'absence du numéro qui caractérise habituellement les conventions et recommandations internationales du travail. Celle-ci est justifiée par le fait que la MLC, 2006, est destinée à être actualisée régulièrement et donc à demeurer, de manière stable, la norme sociale maritime internationale de référence. Seulement, si son caractère conventionnel est indiscutable, la faisant appartenir à la catégorie des instruments soumis à ratification car obligatoires, sa structure lui confère une grande originalité, en introduisant de la flexibilité quant aux droits qu'elle énonce.

La structure même de la convention doit faciliter l'adoption d'amendements. La MLC, 2006, est un ensemble de trois parties : les articles, les règles et le code. Les deux premiers éléments énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la Convention. Ils ne peuvent être modifiés que par la Conférence générale sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'OIT. Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). Le Code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV de la convention, par le biais d'une procédure simplifiée[11]. Les prescriptions énoncées dans la partie A ont vocation à être mises en œuvre dans un esprit de grande souplesse. En effet, même si elles ont force obligatoire en vertu de l'article VI, les États qui ne sont pas en « mesure de mettre en œuvre les principes et droits de la manière indiquée dans la partie A du Code » se voient offrir la possibilité « sauf dispositions contraires expresses de la présente convention, d'appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la

[9] La MLC, 2006, instaure un mécanisme incitatif en matière de sécurité sociale, en vertu duquel sa ratification implique d'assurer une protection pour trois des neufs branches énumérées, avec pour objectif assigné de conduire les Etats vers une couverture complète. La Convention n°102 concernant la sécurité sociale (norme minimum), de 1952, a initié cette approche graduée des engagements que les Etats membres prennent en la ratifiant, concernant les neuf risques sociaux qu'elle énonce. En effet, la Convention n°102 définit des minima tandis que les Conventions 121, 128 et 130 prévoient des niveaux de protection plus élevés pour des risques spécifiques.

[10] La convention n° 165 sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée) de 1987 n'a reçu que 3 ratifications.

[11] Article XIV et XV, de la MLC, 2006.

partie A » (Article IV-3)[12]. Les dispositions de la partie A pourront adopter des formules générales, laissant aux États une grande latitude dans les mesures qu'ils adopteront pour les mettre en œuvre, suivant les orientations de la partie B. Pour les principes directeurs énoncés dans cette partie B, il doit, en effet, dûment être envisagé de s'acquitter des obligations qu'ils énoncent, les Etats pouvant être amenés à justifier des raisons pour lesquels ils ont choisi de ne pas en tenir compte. Ce mécanisme introduit, en ce sens, une flexibilité normative dans le corpus juridique de l'OIT, qui ne correspond plus exactement à la dichotomie habituelle entre convention et recommandation internationale du travail[13].

Amendements :
Résolutions A 930(22) et A 931(22) de l'Assemblée générale de l'OMI adoptée le 29 novembre 2001 et reprise par le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer - Genève, 2-6 mars 2009 [14].

Du sort des marins retenus prisonniers dans le cadre de la piraterie ou de violences en mer : que devrait comporter une convention internationale quant aux obligations des armements, à la protection de la santé et de la sécurité et du rapatriement. Il est tenant de confondre violences en mer et piraterie avec des actions terroristes, afin d'éviter le développement de l'économie de la rançon, mais au risque d'abandonner à leur sort les marins prisonniers[15].

Les ratifications de nombreux Etats de libre immatriculation (Antigua et Barbuda, les Bahamas, les Iles Marshall, le Libéria dès le 7 juin 2006, Panama, Singapour, Saint-Vincent et les Grenadines, Kiribati le 24 octobre 2011, Saint-Kitts et Nevis en février 2012, Tuvalu en mars 2012) valorisent la Convention MLC, mais font de ses normes minimales, un standard que certains armateurs ne souhaiteront pas dépasser. La place laissée à la négociation collective, qu'il s'agisse de l'action d'ITF en vue d'accord TCC (blue ticket) ou de l'accord collectif dans le cadre de l'*International Bargaining Forum*, IBF (green ticket), reste importante en matière salariale et de contenu de la protection sociale des gens de mer.

La Convention a prévu le versement mensuel du salaire des marins, mais n'a pas repris la Recommandation 109 de l'OIT de 1958 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, révisée à propos du salaire minimum du marin de base. La Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime s'est réunie à Genève les 26 et 27 avril 2011 conformément à la décision prise par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) lors de sa 309e session (novembre 2010). Cette sous-commission a réuni six représentants des armateurs et leurs quatorze conseillers, ainsi que six représentants des gens de mer et leurs cinq

---

[12] Sur la notion d'équivalence d'ensemble, *Etude d'ensemble de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, 77ème session de la Conférence internationale du travail, 1990, *Etude d'ensemble des rapports concernant la convention 147 sur la marine marchande (normes minima) et la recommandation 155 sur la marine marchande (amélioration des normes) de 1976*, Genève, BIT, 1990, p. 41 et s.

[13] Sur les Recommandations internationales du travail et le sens à donner à leur usage : Politakis G. P. et Markov K., « Les recommandations internationales du travail : instruments mal exploités ou maillon faible du système normatif ? », *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos*, Genève, OIT, 2004, p. 497 et s.

[14] Chaumette P. « De l'abandon de marins - Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? », *Droit Social*, 1999, pp. 872-877 – « Des Résolutions A 930(22) et A 931(22) de l'Assemblée de l'Organisation Maritime Internationale aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XXII, 2004, pp. 239-263 - « Quelle garantie de paiement des salaires dans une activité internationale ? », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* (ADMO), Université de Nantes, t. XXV, 2007, pp. 125-139

[15] *Piracy in Comparative perspective: Problems, strategies, law*, Ch.H. Norchi & Gw Proutière-Maulion Eds., A. Pedone & Hart, Paris & Oxford, 2012.

conseillers. La Sous-commission a décidé, de mettre à jour le salaire minimum actuel de l'OIT pour les matelots qualifiés en le faisant passer de 545 dollars E.-U. à 555 dollars E.-U. à dater du 1er janvier 2012, à 568 dollars E.-U. à dater du 1er janvier 2013, et à 585 dollars E.-U. à dater du 31 décembre 2013. La Convention ne comporte pas plus une grille de salaire.

Ce chantier de la rémunération est laissé aux politiques d'armement, éventuellement aux législations nationales, par exemple dans le cadre de la loi française du 3 mai 2005 créant le registre international français des navires (RIF), intégrée maintenant au code des Transports. Le dialogue social des partenaires sociaux et l'action syndicale trouvent pleinement leur place dans ce nouveau contexte, notamment au regard des normes conventionnelles développées par ITF, qui viennent compenser certaines lacunes de la MLC, 2006, que ce soit en matière de salaire ou de protection sociale[16].

Le 28 mars 2011, l'International Bargaining Forum (IBF) a décidé d'ajouter une nouvelle zone à risque à la zone existante pour améliorer la protection des gens de mer à bord des navires qui traversent la région, de plus en plus étendue, visée par les pirates. Le nouvel accord réitère les dispositions actuelles de la zone à haut risque définie par le premier accord signé par l'IBF en 2008 et amendé depuis (Golfe d'Aden en 2008, élargi à 400 milles nautiques au large du littoral de l'est de la Somalie en 2009) avec une augmentation salariale de 100 pour cent, une double indemnité en cas de blessure ou de décès et un droit de démission et de rapatriement, si le navire ne respecte pas les corridors de passage sécurisés internationaux dans le Golfe d'Aden – ; elle reconnaît l'existence du risque de piraterie dans une portion supplémentaire importante de l'océan, baptisée zone à risque étendue. Dans cette zone, des mesures de protection plus strictes que les Best Management Practices (consignes intersectorielles sur la prévention de la piraterie[17]) doivent être adoptées en fonction de la taille et du type de navire, de la vitesse et de la hauteur de franc-bord. Il peut s'agir de personnel de sécurité ou de systèmes de prévention ou de riposte. Le taux spécial de rémunération et d'indemnisation s'applique également dans cette nouvelle zone étendue pour toute journée marquée par l'attaque d'un navire. Le président de la section des gens de mer de l'ITF, Dave Heindel, a déclaré : « Le premier accord de l'IBF sur la piraterie est entré en vigueur en 2008 et a constitué une avancée historique. Le problème, c'est que le fléau de la piraterie s'aggrave de jour en jour, et nous devons en permanence adapter l'accord en conséquence. »

3) sur "l'européanisation" de la CMT et ses rapports avec le MOU de Paris,

L'Union européenne a un statut d'observateur à Genève auprès de l'OIT, comme à Londres auprès de l'OMI. Dès 2003, la Commission a entrepris une coordination des Etats membres, dans le chantier de construction de la Convention MLC. Au départ, plusieurs Etats membres étaient opposés à l'idée d'une convention consolidée (Grèce, Malte, Chypre) ou à une coordination des niveaux internationaux et communautaire (Danemark et Royaume-Uni). Lors de la réunion du groupe de travail à Nantes, en janvier 2004, puis de la Conférence Maritime Technique préparatoire, à Genève, du 13 au 24 septembre 2004, des réunions des délégations gouvernementales des Etats membres se sont réunis avec les services de la Commission européenne. En avril 2005, la Commission a reçu du Conseil un mandat en vue de cette coordination, dans la mesure notamment où la convention concernait la

---

[16] International Bargaining Forum de Tokyo, les 5 et 6 octobre 2005 : 55 000 marins sont couverts par l'accord IBF, conclu entre ITF et l'IMEC, *International Maritime Employers' Committee*, soit 3 200 navires ; Bourque R., *Les accords-cadres internationaux et la négociation collective internationale à l'ère de la mondialisation*, Institut international d'études sociales, Genève, 2005, p. 24 et s. En 2007, lors de l'International Bargaining Forum de Londres, le bilan s'élève à 70 000 marins concernés pour 3 500 navires. Lillie N., *A Global Union for Global Workers. Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, New York, Routledge, 2006, p. 56 et s. - Charbonneau A., « L'action d'ITF dans le secteur du transport maritime : Bilan et devenir d'une négociation collective internationale », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* (ADMO), t. XXIX, 2011, Université de Nantes, pp. 361-383.

[17] www.marisec.org/piracy-gulf-of-aden-indian-ocean-industry-best-management-practice
Piracy in Comparative perspective: Problems, strategies, law, Ch.H. Norchi & Gw Proutière-Maulion Eds., A. Pedone & Hart, Paris & Oxford, 2012.

coordination des régimes nationaux de sécurité sociale, compétence exclusivement communautaire. La coordination est ainsi devenue obligatoire, par delà les compétences partagées. Ces séminaires ont permis de rapprocher les points de vue nationaux, notamment en fonction de l'acquis communautaire en matière de protection de la santé et de la sécurité au travail. Ainsi les Etats membres ont pu peser sur l'adoption et le contenu de la Convention[18].

La Commission européenne, en septembre 2004, a engagé un processus de consultation des partenaires sociaux européens concernés, sur la base de l'article 138 du Traité, au sujet d'une éventuelle communautarisation de la MLC, 2006. Cette procédure doit permettre de reprendre tout ou partie du texte conventionnel dans une ou plusieurs directives, en fixant aux États membres un délai de transposition. Parallèlement, le 7 juillet 2007, le Conseil a adopté une décision autorisant les Etats membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention, de préférence avant le 31 décembre 2010[19].

Une proposition de directive du Conseil, en date du 2 juillet 2008, porte mise en œuvre de l'accord conclu, le 19 mai 2008, entre l'Association des Armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) et la Fédération Européenne des Travailleurs du Transport (ETF), concernant la MLC, 2006 et modifiant la directive 99/63/CE du Conseil concernant l'accord collectif relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer. Le 14 janvier 2009, le Parlement européen a adopté une résolution en faveur de cette proposition. La directive 2009/13/CE du Conseil portant mise en œuvre de l'accord des partenaires sociaux a finalement été adoptée le 16 février 2009[20]. Il est prévu que la directive entre en vigueur en même temps que la MLC, 2006, (article 7) et que les Etats disposeront alors du délai de douze mois pour adopter les mesures nécessaires pour se mettre en conformité (article 5).

Une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concerne les responsabilités de l'Etat du pavillon, une autre, le contrôle de l'Etat du port. Elles complètent l'accord collectif européen du 19 mai 2008, qui a repris les 4 premiers titres concernant les relations de travail entre les gens de mer et les armateurs et a été reprise par la directive 2009/13 du Conseil du 16 février 2009. Les navires doivent détenir à bord un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime. Ces documents seront délivrés par l'Etat du pavillon. La directive 2009/21/CE du parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concerne le respect des obligations des Etats du pavillon, intègre dans le droit de l'Union le système d'audit des Etats du pavillon établi par l'OMI, introduit la certification de la qualité des administrations maritimes nationales ; elle n'énumère pas les obligations des Etats et renvoie aux procédures de l'OMI. Les Etats membres veillent à l'établissement de mécanismes de contrôle et de surveillance appropriés et à l'exécution d'inspections efficaces et adéquates. Ils veillent à ce que le personnel chargé de l'inspection possède la formation. Les compétences, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables. En cas de plainte, de non-conformité, de manquements, l'Etat membre prend les dispositions nécessaires pour enquêter et pour qu'il soit remédier aux manquements constatés. La source de toute plainte est confidentielle. Cette directive entrerait en vigueur dès l'entrée en vigueur de la Convention OIT de 2006, les Etats membres devant la transposer dans les 12 mois suivants. La proposition de directive concernant le contrôle de l'Etat du port constate que la CTM de 2006, comme la Convention OIT 147, compte une clause d'un traitement pas plus favorable au bénéfice des navires battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la convention internationale. L'Etat du port assure une inspection initiale de vérification des documents (certificat du travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime) et de visite du navire. Si le jugement professionnel des inspecteurs de l'Etat du port fait apparaître, de manière évidente, des non conformités, des inspections plus détaillées peuvent avoir lieu, en particulier quand les manquements peuvent présenter un danger manifeste pour la sûreté, la santé et la sécurité des gens de mer. Les plaintes sont examinées avec soin ; le cas échéant, le navire est immobilisé en attendant

---

[18] Riddervold M., « Making a common foreign policy EU coordination in the ILO », RECON Online Working Paper 2009/18 December 2009, Reconstituting Democracy in Europe, ISSN 1504-6907, URL: www.reconproject.eu/projectweb/portalproject/RECONWorkingPapers.html

[19] *JOUE* L 161, 22 juin 2007.

[20] *JOUE* 20 mai 2009, L124/30.

les mesures correctives appropriées. La Directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 renvoie déjà à la CTM de 2006 (considérant 5), mais doit être mise à jour afin d'inclure le certificat du travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime notamment, afin de modifier le traitement des plaintes à terre, lorsque la plainte n'a pas été traitée à bord, au niveau du navire, afin d'assurer l'information de l'Etat du pavillon, ainsi que les organisations syndicales d'armateurs et de marins dans l'Etat du port.

S'il existe un consensus vis-à-vis des obligations des Etats du pavillon et des Etats du port, la Commission considère que ce consensus n'existe pas vis-à-vis des Etats fournisseurs de main d'œuvre de sorte que cet aspect devrait être laissé de côté et pourrait faire l'objet d'une quatrième directive ultérieure, lorsque le consensus sera plus avancé. Ces Etats fournisseurs de main d'œuvre maritime doivent veiller au respect de la Convention, en matière de recrutement, de placement, de sécurité sociale, vis-à-vis de ses ressortissants nationaux et de ses résidents, en mettant en place un système efficace d'inspection et de surveillance, qui doit conduire au contrôle des agences de manning (Règle 5.3). Il est possible de penser qu'il existe des réticences de la part de la Pologne, de la Roumanie, de la Bulgarie notamment, qui fournissent des marins, embarqués sous pavillons étrangers. Ces dissensus interrogent : si ces Etats fournisseurs de main d'œuvre membres ratifient la Convention MLC, ils seront liés par la totalité du Titre V ; la Pologne a ratifié la convention. Leur projet est-il donc aussi de ne pas ratifier la Convention ?

Par delà le rappel essentiel des obligations de l'Etat du pavillon, la Convention poursuit le développement du *port state control*, en accentuant sa dimension sociale, débutée par la Convention 147 de l'OIT de 1976 (Règle 5.2.1). L'essentiel est alors la problématique des contrôles, la création du MOU de Paris en 1982, sa « communautarisation » par la directive 95/21, le nouveau régime d'inspection (*NIR, New Inspection Régime*) intervenu à travers la directive 2009/16/CE du 23 avril 2009. La convention 147 de 1976 avait attendu jusqu'en 1990, l'adoption à Genève d'un guide d'inspection. En septembre 2008, ont été adoptées à Genève les Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime de 2006.
« Ces directives, adoptées par l'Organisation internationale du Travail en septembre 2008, constituent une source d'informations importantes qui aideront les Etats du port dans le monde à s'acquitter de leurs responsabilités, en application de la CTM, 2006. Elles donnent des conseils pratiques aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port qui vérifient la conformité des navires aux prescriptions de la CTM, 2006. Le chapitre 1 présente une vue d'ensemble des particularités et des concepts essentiels de la CTM, 2006. Le chapitre 2 traite du profil professionnel des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006. Le chapitre 3 aborde la question de l'examen des documents attestant de la conformité du navire au regard de la CTM, 2006. Il expose les éléments qui entraîneront une inspection plus approfondie. L'outil principal d'inspection est présenté au chapitre 4, qui indique les prescriptions de base à respecter, les sources d'informations qui permettront de vérifier la conformité, et des exemples de manquements dans les 14 domaines touchant plus particulièrement aux conditions de travail et de vie des gens de mer. Le chapitre 5 offre des orientations sur les mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés et sur les circonstances pouvant exiger l'immobilisation d'un navire. Le chapitre 6 porte sur le traitement des plaintes à terre des gens de mer. [21]»
Une lecture littérale de la convention peut laisser croire à une simple inspection documentaire, un simple contrôle de conformité, dans une approche très différente de celle des résolutions de l'OMI, et encore plus des Instructions du Memorandum de Paris. Les instructions adoptées à Genève vont-elle au-delà du texte de la CTM, notamment les paragraphes 58 et 71 ? La CMT crée des normes dans une convention consolidée ; elle prévoit une communication des rapports d'inspections entre Etats, reconnaît les Memorandums régionaux of Undertanding, de lutte contre les navires sous-normes, ainsi que leur coordination. Peut-on dire que seules les Instructions de l'OIT aux inspecteurs du *port state control* s'alignent sur les pratiques du Memorandum ? Il existe des écarts dans la dynamique du contrôle qui interrogent, vis-à-vis de la notion de manquements importants, du plan d'action que l'armement peut présenter afin d'éviter une immobilisation. Peut-on considérer que la nouvelle

---

[21] http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_106169/lang--fr/index.htm

Instruction du Memorandum de Paris, non publique, non publiée constitue le véritable mode d'emploi de la Règle 5.2.1 de la CMT de 2006.

4) sur l'enjeu de la certification sociale.

Dans l'ensemble de ses dispositions, la MLC, 2006, réaffirme les obligations des États d'immatriculation en matière législative, de contrôle et de juridiction, de même qu'elle étend le contrôle par l'État du port sur les navires auxquels elle s'applique aux conditions de vie et de travail qu'elle énonce. Le Titre V, relatif au respect et à la mise en application des dispositions, n'est pas concerné par la méthode de l'équivalence d'ensemble (Titre V, point 2). Il couvre trois domaines : la réglementation 5.1 porte sur les responsabilités de l'Etat du pavillon[22], la réglementation 5.2 sur celles de l'Etat du port[23] et la réglementation 5.3 sur les responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre. Ce cinquième titre constitue en lui-même une réelle innovation et confère à l'ensemble de la Convention le bénéfice d'un système complexe de certification de conformité, d'inspection et de recours, là où les conventions maritimes de l'OIT, ratifiées, n'imposaient des obligations de cette nature qu'à la charge des Etats du pavillon, si l'on excepte la Convention 147 de 1976 et de son Protocole de 1996. Les contrôles sociaux de l'Etat du port devraient donc prendre une toute autre dimension.
Ainsi, concernant les responsabilités de l'État du pavillon, le Titre V organise un système d'inspection, ce qui résultait du corpus antérieur, mais aussi une certification ou « labellisation » des conditions de travail maritimes, composée d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité qui attesteront la réalisation d'une inspection à bord et la conformité du navire aux prescriptions de la convention[24]. Cette entrée de la certification sociale au sein des normes internationales classiques vient consolider des réalisations régionales et professionnelles, souvent limitées par une approche technique de la sécurité au travail[25]. Au regard du contrôle par l'Etat du port, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité attestent, jusqu'à preuve du contraire, de la conformité du navire aux prescriptions de la MLC, 2006. On retrouve ici l'exigence de compromis, poursuivie au sein de l'OMI, autour d'un contrôle effectif qui ne ralentirait pas excessivement l'exploitation commerciale du navire.

5) sur les procédures de plaintes à bord et à terre et leur suivi

La MLC, 2006, institue une procédure de plainte à bord, destinée à garantir l'existence d'un traitement effectif des plaintes des gens de mer concernant ses éventuelles violations. Elle prévoit aussi une procédure de plainte à terre[26]. Celle-ci concourt au respect des dispositions de la Convention, en offrant aux marins « alléguant une infraction aux prescriptions de la présente Convention, y compris des droits des gens de mer » la possibilité de déposer plainte « auprès d'un fonctionnaire autorisé au

---

[22] « Directives pour les inspections des Etats du pavillon », BIT, Genève, 2009, 81 p.
[23] « Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port », BIT, Genève, 2009, 82 p.
[24] Lefrançois A., « La certificazione del lavoro marittimo: nuove sfide per gli Stati di bandiera e gli Stati di scalo », *Il Lavoro nella giurisprudenza, IPSOA*, Milano, 11/2008, pp. 1097-1102.
[25] Il s'agit des contrôles conduits dans le cadre du Mémorandum de Paris. Signé le 26 janvier 1982, il consiste à coordonner de manière homogène les contrôles réalisés par les Etats membres, européens pour la plupart. Souhaitant mettre à profit l'expérience acquise dans le cadre du Mémorandum, l'Union européenne a communautarisé cet accord administratif en adoptant la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, créant ainsi un cadre juridique communautaire des contrôles opérés par les États du port européens. Sur le plan professionnel, les sociétés de classification assurent la conformité des navires aux normes de l'OMI, sous la responsabilité des armateurs et Etats du pavillon.
[26] Règle 5.2.2 de la Convention 2006. Marin M. et Charbonneau A., « Le projet de Convention du travail maritime 2006 : le traitement à terre des plaintes des gens de mer », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXV, 2007, p. 173 et s.

port où le navire fait escale »[27]. Le traitement à terre de la plainte soulèvera de nombreuses questions et notamment celle de l'identité du « fonctionnaire autorisé ». Ainsi en France, deux fonctionnaires pourraient prétendre à la compétence du traitement des plaintes à terre : l'inspection du travail, chargée des activités maritimes, qui répond aux exigences d'indépendance et de confidentialité qui se dégagent des normes de l'OIT sur l'inspection du travail[28], mais qui ne dispose pas de titre pour monter à bord des navires étrangers, et l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels qui, lui, dispose d'un titre, mais nullement du statut, ni de la culture sociale adéquate pour réaliser seul ce travail[29]. Des articulations devront être trouvées entre ces fonctionnaires pour coordonner leurs actions avec efficacité, qui vont dans le sens des visites combinées menées dans le cadre du Mémorandum de Paris[30], intégré au droit communautaire.

---

[27] Norme A5.2.2.1 de la Convention.

[28] *L'inspection du travail*, Rapport III (Partie 1 B) du BIT, 95e session de la Conférence internationale du travail, Genève, 2006 – *L'inspection du travail en France en 2008*, Rapport, Ministère chargé du Travail, Direction Générale du Travail, novembre 2009, pp. 33-34.

[29] Guillou M., « De l'inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale », *Droit social*, 2003, p. 169 et s. - Charbonneau A., *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, coll. « Berthold Goldman », 2009.

[30] Section 3.8 du Mémorandum.

Bibliographie sommaire :

OUVRAGES :
M. Mc CONNEL, D. DEVLIN & Cl. DOUMBIA-HENRY, "The Maritime Labour Convention", Martinus Nijhoff Publishers, 2011 ISBN : 978-900418375 9

FOTINOPOULOU-BASURKO O. (2006), Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, Gobierno vasco, Departamento de Transportes y Obras publicas, Vitoria-Gasteiz.

CHARBONNEAU A. (2009), Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Berthold GOLDMAN, 2009, sp. pp. 177-191.

LEFRANCOIS A. (2011), L'usage de la certification – Nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Centre de Droit Maritime et des Transport, 2011.

ARTICLES :
DOUMBIA-HENRY C. (2004), « The Consolidated Maritime Labour Convention : A marriage of the traditional and the new », Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos, Genève, OIT, p. 319 et s.

MARIN M. et CHARBONNEAU A. (2007), « La Convention du travail maritime 2006 : vers une codification du droit du travail maritime international ? », DMF 2007, pp. 110-116.

CHAUMETTE P. (2007), « La Convention du travail maritime, OIT, 2006 », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13, 2007/1, http://www.cdmo.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo

Alexandre CHARBONNEAU & Patrick CHAUMETTE, "The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006): An example of innovative normative consolidation in a globalized sector", European Labour Law Journal, Intersentia, Vol. 1, n° 3, 2010, pp. 332-345.

CHARBONNEAU A., PROUTIERE-MAULION Gw. et CHAUMETTE P. (2010), «Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007 », Scritti in onore di Francesco BERLINGIERI, n° sp. Il Diritto Marittimo, Genova, 2010, pp. 337-360.

RIDDERVOLD M., « Making a common foreign policy EU coordination in the ILO », RECON Online Working Paper 2009/18 December 2009, Reconstituting Democracy in Europe, ISSN 1504-6907, URL: www.reconproject.eu/projectweb/portalproject/RECONWorkingPapers.html

JOHNSON A. (2009), « EU-ILO Relations : Between Regional and Global Governance » in J. ORBIE and L. TORTELL (eds), The European Union and the Social Dimension of Globalization : How the EU influences the World ?, New York, Routledge.

KISSACK R. (2009), « Writing a New normative Standard ? EU Member States and ILO Conventions », in J. ORBIE and L. TORTELL (eds), The European Union and the Social Dimension of Globalization: How the EU influences the World ?, New York, Routledge.

NOVITZ T. (2009), « In Search of a Coherent Social Policy : EU Import and Export of ILO Labour Standards », in J. ORBIE and L. TORTELL (eds), The European Union and the Social Dimension of Globalization : How the EU influences the World ?, New York, Routledge.

CHRISTODOULOU-VAROTSI I., "Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives", Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 43, No. 4, October, 2012, pp. 467-489.